IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 117)
z dnia 14 lipca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 117)

14 lipca 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO),** przewodniczącego Komisji, zapoznała się z:

– informacją Ministra Infrastruktury na temat aktualnych problemów polskich przewoźników w wykonywaniu międzynarodowych przewozów drogowych na rynku Unii Europejskiej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Bogdan Oleksiak** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Wojtal-Białoszewska** dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Szymon Tyburski** specjalista ds. kontroli państwowej w Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Tomasz Ziaja** przewodniczący Rady Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja", **Adam Jędrych** prezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Jan Buczek** prezes Związku Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, **Maciej Wroński** prezes Transport i Logistyka Polska.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Kamil Basicki, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam wszystkich przybyłych na dzisiejsze posiedzenie gości. Witam panie poseł i panów posłów.

Stwierdzam kworum.

Tematem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, jest informacją ministra infrastruktury na temat aktualnych problemów polskich przewoźników w wykonywaniu międzynarodowych przewozów drogowych na rynku Unii Europejskiej.

Czy są uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Porządek dzienny uważam za przyjęty.

Proszę o zabranie głosu dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, pana Bogdana Olesiaka. Ponieważ o 10:30 mamy kolejne posiedzenie, proszę o zwięzłość wypowiedzi, aby zamknąć to posiedzenie w czasie 1,5 godziny.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bogdan Oleksiak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, rynek przewozów drogowych w Polsce rozwija się bardzo dynamicznie. W dniu 1 maja 2004 roku uprawnienia do wykonywania transportu drogowego rzeczy posiadało 8980 przewoźników. Dysponowali oni flotą 44 683 pojazdów. Obecnie, według stanu na 12 lipca 2021 roku, mamy 38 508 przedsiębiorców międzynarodowych w przewozach drogowych rzeczy, którzy dysponują flotą 275 511 pojazdów. Oznacza to, na przestrzeni ostatnich 17 lat, czterokrotny wzrost licencjonowanych przewoźników oraz sześciokrotny wzrost liczby pojazdów.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oznaczało zniesienie ograniczeń administracyjnych i liberalizację przewozów. Po 1 maja 2004 roku przewozy drogowe regulowane są przepisami unijnymi, które przewidują możliwość wykonywania przewozów dwustronnych i tranzytowych. W ramach UE przewozy te mogą być wykonywane na podstawie licencji wspólnotowej.

W sprawie przewozów do krajów trzecich, czyli poza UE, wobec braków regulacji unijnych decydują porozumienia i uzgodnienia dwustronne.

W roku 2009 przyjęto przepisy trzech rozporządzeń, tzn. tzw. Pakietu Drogowego – 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009, w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, dostępu do rynku przewozów drogowych rzeczy oraz drogowych przewozów autokarami i autobusami.

Liberalizacja przepisów pozwoliła przewoźnikom drogowym naszego regionu na rozszerzenie działalności w ramach UE. Spowodowało to działania państw tzw. Starej Unii prowadzące do rewizji przepisów z 2009 roku, czyli uchwalenie tzw. Pakietu Mobilności I.

Po trzech latach negocjacji, tj. w latach 2017–2020, przyjęto rozwiązania i akty prawne Pakietu Mobilności I. Zostały one opublikowane w Dzienniku Urzędowym w lipcu 2020 roku. Pakiet przyjął rozwiązania niekorzystne dla polskich przewoźników i innych państw naszego regionu.

Polska od początku negocjacji opowiadała się przeciw nowym regulacjom. Polska nigdy nie zaakceptowała porozumienia Rady, Parlamentu Europejskiego i Komisji Europejskiej dotyczących rynkowej i socjalnej części Pakietu Mobilności I. Ten sprzeciw był artykułowany zarówno przez organizacje przewoźników polskich, jak i rząd polski.

Porozumienie zostało wypracowane pod presją czasu, co uniemożliwiło, na poziomie UE, przygotowanie właściwych ocen skutków proponowanych rozwiązań. W efekcie przyjęto szereg propozycji, które daleko odeszły od pierwotnych celów Pakietu Mobilności I.

W ocenie Polski wynegocjowany kompromis jest nadal niekorzystny dla transportu, środowiska i gospodarki UE. Wprowadzenie nowych przepisów nie służy także realizacji traktatowych zapisów o swobodzie rynku wewnętrznego.

Brak zgody Polski w stosunku do uzgodnień między Radą a Parlamentem Europejskim dotyczy w szczególności wymogu obowiązkowego powrotu pojazdu, co najmniej co 8 tygodni, do państwa – siedziby przedsiębiorstwa. Takie rozwiązanie pozostaje w jaskrawej sprzeczności z założeniami polityki klimatycznej UE, co potwierdzają wyniki analiz przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury.

Pakiet Mobilności I zawiera też inne rozwiązania, które budzą zastrzeżenia Polski. Są to np. dyskryminacyjne zasady stosowania przepisów o delegowaniu kierowców, ograniczenie wykonywania przewozów kabotażowych przez wprowadzenie czterodniowego okresu karencji, całkowity zakaz odbierania w kabinie regularnego tygodniowego odpoczynku, czy też dodanie w ramach kryteriów siedziby odniesienia do kierowców normalnie umiejscowionych w centrum operacyjnym państwa członkowskiego siedziby.

Polska zainicjowała proces składania skarg na niektóre przepisy Pakietu Mobilności I. Skargi na przepisy PM I złożyło 7 państw: Bułgaria, Cypr, Litwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry. Dzięki aktywności pana ministra Adamczyka i całego rządu, także Łotwa i Estonia przyłączyły się do skargi złożonej przez Polskę. Natomiast Belgia przyłączyła się do skargi Malty w zakresie okresu karencji kabotażu.

Polska zaskarżyła do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej przepisy dotyczące: obowiązku powrotu pojazdu, co najmniej co 8 tygodni, do bazy eksploatacyjnej przewoźnika, obowiązku dysponowania w państwie członkowskim siedzibą na bieżąco i w sposób regularny, liczby pojazdów i kierowców proporcjonalnie do wielkości wykonywanych przez przedsiębiorcę przewozów, okresów karencji w kabotażu, ograniczeń kabotażu w transporcie kombinowanym, podziału operacji transportowych w modelu delegowania. Polska zaskarżyła operacje crossraid, kabotaż i transport kombinowany, okresu transpozycji dyrektywy o delegowaniu. Polska zaskarża również obowiązek powrotu kierowców do wyznaczonych miejsc w okresie 4 kolejnych tygodni w celu wykorzystania przynajmniej jednego regularnego okresu odpoczynku.

Wdrożenie Pakietu Mobilności I do polskiego systemu prawnego. Należy dodać, że ze względu na zaskarżenie PM I i przyjętych przez PE regulacji, Ministerstwo Infrastruktury zajęło się również wdrożeniem PM I do polskiego systemu prawnego. Żeby to zrobić, to najpierw trzeba było mieć pomysł, jak to zrobić i jak zaimplementować

te przepisy do polskiego systemu prawnego. Nie było wiadomo, jak rozpocząć te bardzo skomplikowane prace, które prawdopodobnie zmienią zasady funkcjonowania rynku w porównaniu z zasadami dotychczasowymi.

W MI został przygotowany projekt ustawy wdrażający do polskiego systemu prawnego przepisy PM I. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym i niektórych innych ustaw ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów, w skład których wchodzą: Rozporządzenie UE 2020/1054, Rozporządzenie UE 2020/1055 oraz art. 2 Dyrektywy 2020/1057. Wdrożenie tzw. Pakietu Mobilności I będzie obejmowało zmiany polegające na uchwaleniu zmian do: ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców, ustawy o tachografach, ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

Celem projektu jest również zapewnienie minimalnego poziomu profesjonalizacji sektora wykorzystującego pojazdy silnikowe o dopuszczalnej masie całkowitej 2,5–3,5 tony, o tym również mówi PM I, przeznaczonych do przewozu rzeczy. Objęcie przepisami tej grupy przewoźników wyrówna, zdaniem środowiska, warunki konkurencji na rynku transportowym.

Projekt ustawy stwarza również warunki do wykonywania operacji transportowych przez polskich przewoźników drogowych na terytorium innych państw członkowskich UE.

Ma on także na celu wykonanie wyroku Trybunału Konstytucyjnego poprzez uchylenie przepisu ustawy o czasie pracy kierowców definiującego podróż służbową kierowcy oraz uchylenie niekonstytucyjnego przepisu, jak stwierdził TK w 2016 roku, określającego należności przysługujące kierowcy będącemu w podróży służbowej.

Zaproponowana przez MI koncepcja projektowanych przepisów została wczoraj przyjęta przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów i po wpisaniu projektu – mamy nadzieję, że to wpisanie już jest albo w dniu dzisiejszym się odbędzie – do prac rządu i zostanie on przekazany do uzgodnień społecznych. Mamy nadzieję, że ten projekt będzie podstawą dyskusji w środowiskach transportowych. Zaproponowany przez MI projekt po dyskusji powinien dać możliwość wypracowania zasad funkcjonowania rynku

Chcę dodać, że jeżeli chodzi o art. 2, to jest on kluczowy, bo jest konieczność jego wdrożenia do lutego przyszłego roku, aby przewoźnicy wykonujący operacje transportowe mogli być rozliczani według prawa polskiego, a nie, jak mówi PM I, według przepisów UE. Niewdrożenie tych przepisów spowoduje to, że jeżeli operacja transportowa będzie wykonywana na terenie jakiegoś państwa UE, to będą obowiązywały zasady obowiązujące na terenie danego państw. To byłoby bardzo niekorzystne dla przewoźników polskich.

Dlatego MI podjęło prace już pół roku temu, aby wypracować szczegóły zobowiązań wprowadzających nowy system wydawania zezwoleń dla pojazdów 2,5–3,5 tony, którego do tej pory praktycznie nie było. Oczywiście wzmacniamy przez to służby kontrolne, które będą miały możliwość kontrolowania tych pojazdów, również tych, które przyjeżdżają do Polski. Nie chodzi tylko o przewoźników polskich, bo pamiętajmy, że działamy w ramach UE. Przyjeżdża do nas również bardzo dużo firm, które są spoza UE, czyli z krajów trzecich.

Jeżeli chodzi o art. 1, to prace również zostały podjęte. Chodzi o delegowanie kierowców przyjeżdżających do RP. To są kierowcy zarówno z krajów trzecich, jak i kierowcy z terytoriów UE. Prace dotyczące określenia zasad i dokumentów jakie będą obowiązywały tych kierowców, jak też systemów informatycznych, zostały również podjęte pod nadzorem Rządowego Centrum Legislacji, przy udziale Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii, które jest właścicielem ustawy o pracownikach delegowanych, a o takich pracownikach-kierowcach tutaj mówimy. Dlatego jest ważne, aby objąć pewnymi regulacjami tych, którzy do nas przyjeżdżają, aby służby wiedziały, w jaki sposób kontrolować ludzi zatrudnionych przez firmy znajdujące się na terenie innego państwa.

W tym zespole trwa analiza przepisów dotyczących delegowania. Zespół został utworzony przez pana premiera. Trwa również wypracowanie koncepcji wdrożenia art. 1 Dyrektywy 2020/1057 do polskiego systemu prawnego.

Działania na kierunku wschodnim. Warto o tym powiedzieć, jeżeli mówimy o operacjach transportowych i o rynku transportowym w ostatnich latach. Chcę powiedzieć, że od roku 2017 MI zintensyfikowało działania zmierzające do uporządkowania sytuacji w przewozach drogowych na kierunku wschodnim. Ministerstwo prowadzi konsekwentne i spójne działania na rzecz wyrównania warunków wykonywania przewozów oraz dla zabezpieczenia interesów polskich przewoźników drogowych na wschodzie. Jest to określenie warunków współpracy z Rosją, Białorusią, Ukrainą i Kazachstanem.

MI po raz pierwszy od wielu lat prowadzi kompleksową politykę wobec partnerów wschodnich. Poprzednio działania polegały wyłącznie na przydzielaniu zezwoleń, bez analizowania polityki wschodniej jako całości. Wybiórczo trwały rozmowy z poszczególnymi państwami, natomiast nie traktowano Ściany Wschodniej jak całości. Patrząc na to całościowo MI stara się wypracować coraz lepsze warunki dla przewoźników, zapewniając im możliwości działania na tych rynkach transportowych oraz gwarantując stabilność działania przedsiębiorców transportowych.

Dzięki temu MI umożliwia podpisywanie długoterminowych kontraktów. MI angażuje w rozwiązywanie problemów polskich przewoźników drogowych przez osoby na najwyższym szczeblu. Bardzo chcę za to w imieniu MI podziękować stowarzyszeniom, które angażują się w prace nad wypracowaniem kontyngentów z państwami trzecimi.

Chciałbym podkreślić działania Prezydenta RP i ministra infrastruktury w stosunku do Ukrainy, które doprowadziły do rozpoczęcia procesu udrażniania polsko- ukraińskiej granicy państwowej. Liczymy, że działania te w najbliższym czasie zaczną odnosić pozytywny skutek i pomogą naszym przewoźnikom sprawnie funkcjonować na rynku ukraińskim. Widzimy efekty tej pracy. Polscy przewoźnicy zwiększają swój udział, mamy takie dane, w przewozach na rynkach białoruskim i rosyjskim. Już dziś przedsiębiorcy zaczynają odbudowywać swoje relacje na ukraińskim rynku przewozowym. Z posiadanych informacji wynika, że w porównaniu do roku poprzedniego zwiększyło się zapotrzebowanie na zezwolenia o około 25%.

Federacja Rosyjska. Na przestrzeni ostatnich lat MI udało się zwiększyć kontyngent zezwoleń na przewozy do krajów trzecich dla polskich przewoźników z 45 tys. do ponad 68 tys., przy jednoczesnym ograniczeniu dla Rosji kontyngentu z 250 tys. do 220 tys. zezwoleń. Warto zaznaczyć, że udział zezwoleń krajów trzecich dla Polski wynosił do 2016 roku około 18% kontyngentu ogółem, natomiast w kontyngencie obecnym udział ten wynosi 31,25%, czyli najwięcej od 17 lat w historii relacji dwustronnych z Rosją.

Jeżeli chodzi o Ukrainę, to zmniejszono dotychczasowy kontyngent zezwoleń z 200 tys. do 160 tys., aby podwyższyć konkurencyjność polskich przewoźników na polsko-ukraińskim rynku przewozowym. MI od roku 2019 utrzymuje ten obniżony poziom kontyngentu przez co wzrasta atrakcyjność przewoźników polskich na rynku ukraińskim. Jak już powiedziałem, w roku bieżącym o około 30% zwiększył się udział przewozów, czyli najwięcej od 10 lat.

Niezależnie od powyższego prowadzone są działania ograniczające emisje i preferujące pojazdy niskoemisyjne w obsłudze wymiany handlowej. Obecnie przewozy mogą wykonywać tylko pojazdy z kategorii ekologicznej, tj. minimum EURO 4. Działania zwiększające wymogi ekologiczne będą kontynuowane.

Jeżeli chodzi o Białoruś, to kontyngent utrzymywany jest na poziomie 205 tys. zezwoleń, aby zapewnić możliwość przewozów, którymi zainteresowani są polscy przewoźnicy. W tej kwestii bardzo ściśle współpracujemy. Cały czas trwa dialog między środowiskami przewoźników i MI. Strona polska monitoruje sytuację w zakresie zezwoleń. W trakcie negocjacji w ramach Komisji Mieszanej będziemy podejmowali stosowne decyzje. Niezależnie od tego zainicjowane zostały działania na rzecz udziału pojazdów wysokoekologicznych w przewozach.

Wymienię jeszcze dwa państwa: Kazachstan i Uzbekistan. Jeżeli chodzi o Kazachstan, to mniej prowadzimy operacji transportowych, ale chcę powiedzieć, że całkowity kontyngent wynosi około 14 tys. zezwoleń dla strony polskiej: 10 tys. zezwoleń ogólnych oraz 4 tys. zezwoleń na przewozy do krajów trzecich. W 2016 roku zwiększono dla Polski

kontyngent na przewozy do krajów trzecich z 2 tys. do 4 tys. zezwoleń. Strona polska monitoruje wykorzystanie zezwoleń w poszczególnych kwartałach.

Jeżeli chodzi o Uzbekistan, to podejmujemy pracę, aby zwiększyć kontyngent zezwoleń dla przewoźników polskich. Są to oczywiście kontyngenty dla obu stron, ale wcześniejsze wynegocjowanie kontyngentów powoduje pewną przewidywalność dla przedsiębiorców, zarówno ekonomiczną, jak i możliwość wykonywania tych nowych umów.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę pana dyrektora o przesłanie nam tego materiału. Otwieram dyskusję. Pan prezes Jan Buczek, proszę bardzo.

Prezes Związku Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wydaje mi się, że po tak przedstawionej informacji nie powinno być żadnych wątpliwości, bo wszystko o czym pan dyrektor z MI powiedział jest w najlepszym porządku. Na pierwszy rzut oka nie powinno być żadnych wątpliwości, ponieważ wszystko idzie zgodnie z założonym planem. Z wypowiedzi pana dyrektora wynikało, że te działania są z góry zaplanowane i efekty dzisiejsze są wynikiem przemyślanego planu. Jednak nie do końca mogę się z tym zgodzić w kilku punktach. Szkoda jednak czasu na taką polemikę i dlatego przejdę do najważniejszej rzeczy, która dziś nas bardzo niepokoi.

Pakiet Mobilności I już obowiązuje, ale w kwestii wynagradzania kierowców zacznie obowiązywać od lutego 2023 roku. My nie czekaliśmy, już wcześniej zwracaliśmy się do ministerstwa, tak jak tutaj siedzimy, cztery największe organizacje zrzeszające przewoźników. Dyskutowaliśmy i nie byliśmy w stanie dojść do wspólnego przekonania, w jakim kierunku powinny pójść zmiany, żeby w ogóle móc myśleć o przyszłości naszych przewoźników na rynkach UE.

Już w ubiegłym roku wysyłaliśmy pisma do pana ministra i do pana premiera z prośbą o podjęcie działań w tym zakresie. Spodziewaliśmy się, taki był przynajmniej zwyczaj do czasów, o których wspominał pan dyrektor, że będziemy traktowani nie jak petenci tylko jak partnerzy. Uczestniczyliśmy w tych pracach po to, żeby uwzględnić jak najwięcej rozwiązań w procesie przygotowania założeń. Chodziło o to, żeby później niepotrzebnie się nie spierać, czy też niepotrzebnie się nie konfrontować, kiedy już będziemy mieli do czynienia z pędzącą machiną legislacyjną.

Dziś dowiaduję się, po naszych ponad półrocznych staraniach o rozmowy na ten temat, że jest gotowy projekt. Tylko my, których to dotyczy, nie widzieliśmy go. Coś się przygotowuje. Robi to jakiś zespół, powołany przez pana premiera. Przecież nasze państwo jest uporządkowane, ma swoje struktury formalne i jeśli nawet jakieś zespoły są powoływane, to one powinny szczególnie aktywie działać, żeby nie opóźniać i nie rujnować tych, wypracowanych przez wiele, wiele lat, relacji pomiędzy administracją i środowiskiem.

Natomiast tutaj dowiadujemy się, że jeśli będzie akceptacja jakiegoś biura, a później, jeżeli pan premier to zaakceptuje, to będziemy mieli od piątku do poniedziałku czas na przedstawienie swojego stanowiska.

Sprawa jest bardzo poważna. W tej chwili nasza branża funkcjonuje na symbolicznym poziomie rentowności. Ten symboliczny poziom daje jeszcze szanse, ponieważ mamy dużo operacji. Dzięki temu, że nauczyliśmy się zarządzania firmami i ryzykiem, żeby nie mieć jakichś zbędnych kosztów, jakoś udaje się nam spinać koniec z końcem.

Nasze piękne samochody wywołują zazdrość u przechodniów, ale one są permanentnie finansowane. To nie są samochody przewoźników, tylko firm leasingowych i banków, a my tym operujemy. Znając się na rzeczy, dzięki naszej wytężonej pracy potrafimy wygenerować jakieś skrawki pieniędzy. Dzięki temu nasze państwo ma ogromne korzyści, które daje nasza wielka aktywność na europejskim rynku.

Nagle dowiadujemy się, że powstała bariera. Ponieważ byliśmy liderami, to wszystkie państwa Starej Unii zaczęły wykorzystywać tę okoliczność do swoich gierek politycznych. Jeden z ministrów we Francji, pan Macron, pierwszy stworzył blokujące prawo.

Było to dla niego „windą", bo dziś jest prezydentem Francji. Jest to w dużym stopniu aktywność populistyczna, bo gospodarczo w żaden sposób nie jest to uzasadnione.

Natomiast nas w tym procesie legislacji nie było. Pamiętacie, że były jakieś próby powoływania różnych ministrów odpowiedzialnych za te sprawy, których w Brukseli nikt na oczy nie widział. Nagle, gdy się okazało, że mamy już Pakiet Mobilności I, który nas obowiązuje, nasza aktywność zaczyna polegać na blokowaniu – i dobrze – wdrażania tego pakietu w życie. Wiemy jednak, że te działania są zakrojone na wiele lat, a my już musimy spełniać te warunki. Jeżeli nie dostosujemy się w jakiś sposób do tych nowych warunków, z którymi zderzymy się za chwilę, to po prostu wypadniemy z rynku.

Nikt nie usłyszy na wspólnym rynku europejskim, że musimy wziąć większą rekompensatę w postaci frachtu tylko dlatego, że nasz kraj nie znalazł żadnego sposobu, żeby zrekompensować pracodawcom wzrost kosztów pracy. My nie jesteśmy w stanie, a nawet nie mamy komu, tego tłumaczyć. W innych państwa prace ze środowiskiem przewoźników trwają i są w pełnym pędzie. My nic nie wiemy, bo każdy ukrywa swoje rozwiązania. Jeżeli oni będą lepsi, to będą tańsi, a jeżeli będą tańsi, to będą lepsi na rynku i wygrają z nami. My tej dbałości o przyszłość interesów, dbałości o przyszłość finansów naszego państwa – działania branży transportu międzynarodowego – jakby nie dostrzegamy.

Wydaje się, że administracja oderwała się, jak kawałek góry lodowej, od rzeczywistości i dryfuje według własnych koncepcji, wymyślając własne rozwiązania, które nas bardzo niepokoją. Przepraszam za mój ton, ale półroczny okres oczekiwania na jakąkolwiek reakcję i dopiero usłyszenie tego z ust przedstawiciela polskiej administracji dziś, na zwołanym na naszą prośbę posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, to powiem szczerze, powoduje, że ręce nam opadają. Spodziewaliśmy się, że dzisiaj dostaniemy jakiś materiał, że będziemy mogli mówić o szczegółach, a my cały czas bujamy w obłokach.

Jeżeli chodzi o Ukrainę, to spodziewaliśmy się tego. Mówiłem o tym kilka lat temu w Ministerstwie Infrastruktury na spotkaniu poprzedzającym rozmowy z Ukrainą. Jakiekolwiek, bez głębszej refleksji, blokowanie Ukraińcom dostępu do rynku, do dróg w naszym kraju, bez wdrożenia jakiegoś programu kontroli – co oni tu robią i jak korzystają z tego rynku, udostępnionego w postaci zezwoleń – doprowadzi tylko do tego, że Ukraińcy będą się u nas rejestrować jako polskie podmioty gospodarcze. Jest ich ogromnie dużo. Oni zagrażają nam już nie tylko na rynku ukraińskim, ale również na rynku wewnętrznym i na rynku ogólnoeuropejskim.

Tego przedstawiciel MI nie dostrzega i mówi o jakimś sukcesie w postaci zwiększonego zainteresowania zezwoleniami na Ukrainę. Ponieważ zablokowaliśmy im zezwolenia na szlaki europejskie, to oni zarejestrowali się w Polsce i hasają w jedną i drugą stronę. Natomiast naszych rodzimych przewoźników z polskim kapitałem jest tam coraz mniej, bo my nie wytrzymujemy tej konkurencji pod względem ekonomicznym. Taka jest rzeczywistość, panie dyrektorze.

Rosja. Z Rosją też mamy ogromny problem. Rosjanie wprowadzają różnego rodzaju ograniczenia, np. w postaci rejestrowania przewoźników na szlakach drogowych w sposób elektroniczny. My nie jesteśmy w stanie się zarejestrować, ponieważ potrzebny jest podpis elektroniczny, a takiego podpisu nie jest w stanie złożyć ktoś, kto nie jest rosyjskim rezydentem. W związku z tym jesteśmy zmuszeni do ręcznej rejestracji papierowej, z wykorzystaniem różnych pośredników, a to kosztuje. Jeżeli wjedziemy na inny odcinek, to natychmiast jesteśmy karani, płacimy za to ogromne kary. My też mamy instrumenty, żeby Rosjan dyscyplinować na naszych granicach, na naszych drogach, ale z tego nie korzystamy. Oni śmieją się z nas i robią w Polsce co chcą. Do tego jeszcze nasze ułomne efekty przekuwamy propagandowo na sukces, co nas też boli.

Nie wspomniał pan dyrektor o Węgrzech, a przecież tam mamy ogromny problem. Wydawało się nam, że Polska i Węgry się szczególnie lubią. Nawet były takie dowcipy, że nikt poza nami samymi już nas nie lubi. Okazało się, że nawet Węgrzy nas nie lubią, bo wprowadzili system rejestracji zezwoleń, które uprawniają do wykonywania przewozów w kategorii „kraje trzecie". Węgrzy żądają wprowadzenia numeru zezwolenia do tego systemu. Problem tylko w tym, że te zezwolenia, które dali Polakom, nie są ujęte w bazie danych.

Teraz słyszymy z ust przedstawicieli MI, że ministerstwo zajmie się tym tematem, ale co ma powiedzieć Kowalski, który już tam stoi z ładunkiem i nie jest w stanie rozwiązać tego problemu. Wtedy dzwoni do nas. Szanowni państwo, naprawdę używam wielkiego filtra, bo gdybym chciał zacytować te słowa, które słyszymy od rozwścieklonych naszych przewoźników, to państwo wyprosilibyście mnie z posiedzenia. Tego nie robię, ale proszę zrozumieć, że my to bierzemy na swoje barki i przekazujemy w sposób parlamentarny. Wtedy nie ma z tego żadnego efektu.

Jesteśmy już zmęczeni tego typu partnerstwem, bo od wielu, wielu lat, jako przedstawiciele branży transportowej, bardzo aktywnie współpracowaliśmy z kolejnymi rządami, z kolejnymi garniturami administracji państwowej, wtedy udawało się nam stworzyć prawo, które znakomicie umożliwiło rozwój branży. To że dziś branża wygląda tak, jak wygląda, jeżeli chodzi o skalę, to jest efekt naszej pracy sprzed 30 lat.

Uważamy, że nam się to należy, bo dla administracji to my jesteśmy pracodawcą. Prosimy, żeby nas traktować poważnie. My jesteśmy podmiotem i powinniśmy być informowani o każdym zdarzeniu, które jest planowane w odniesieniu do naszej branży. Nasz głos powinien być wysłuchany i efekty powinny być naprawdę dobre dla branży i dla Polski.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan prezes Maciej Wroński.

Prezes Transportu i Logistyki Polskiej Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, myślę, że mogę się podpisać po wszystkimi słowami, które padły ze strony mojego kolegi Jana Buczka. Natomiast chciałbym pokazać, jakie mechanizmy działają i dlaczego mamy teraz bardzo duże problemy.

Zacznę od kwestii kosztów pracy. W tej chwili koszty pracy w transporcie, w zależności od rodzaju firmy, różnie się kształtują. Można powiedzieć, że jest to od 25 do 30% wszystkich kosztów. Na skutek przepisów Pakietu Mobilności te koszty drastycznie wzrosną. Dlaczego? W tej chwili płacimy delegowanym wynagrodzenie minimalne, czyli około 9 euro za godzinę. Po wejściu w życie kolejnej części PM i zrewidowanej Dyrektywy o pracownikach delegowanych, którą PM w stosunku do transportu wdraża, będziemy płacili nie wynagrodzenie minimalne, ale wynagrodzenie takie samo, tj. w niektórych krajach 15/16 euro za godzinę, a to jest dość znaczna różnica.

Kolejną rzeczą, która nas zaskakuje bardzo negatywnie, to jest to, że zmienia się struktura wynagradzania. W byłych krajach socjalistycznych, które w 2004 roku przystąpiły do UE, mieliśmy zupełnie inną strukturę wynagradzania. Zarobki były znacznie mniejsze, ale rekompensowaliśmy pracownikom zwiększone koszty utrzymania za pomocą diet i ryczałtów. Tak to ustawił ustawodawca i przez długi czas to obowiązywało. Obowiązuje i dziś.

Na skutek tego, że orzecznictwo sądów, także TSUE, dopuściło, żeby część tych diet i ryczałtów zaliczać na poczet wynagrodzeń, nieco się to zmieniło. W związku z tym spełnialiśmy te wymagania, było trudno, ale spełnialiśmy. Od 2 lutego 2022 nie będziemy już mogli zaliczać ani złotówki z diet i ryczałtów w poczet wynagrodzenia, już nie minimalnego, ale takiego samego.

Wynagrodzenia są różne, bo są i takie firmy, które płacą wynagrodzenie minimalne swoim kierowcom i dodają do tego diety i ryczałty. Jest też dużo firm, które z uwagi na brak kierowców płacą w tej chwili 6–7 tys. złotych wynagrodzenia brutto oraz dodają do tego diety i ryczałty. Uważam, że tych firm jest znacznie więcej niż tych, które płacą minimalne wynagrodzenia.

Teraz będziemy musieli podnieść wynagrodzenia do około 15 tys. złotych, bo nie będziemy mogli wliczać diety i ryczałtu. Zważywszy, że to będzie podstawą „ozusowania” i naliczania podatku, to w skrajnych przypadkach koszty pracy wzrosną o 100%. Zważywszy, że 25–30% kosztów przewozów to są koszty pracy, to proszę sobie wyobrazić, co się dzieje, gdy koszty pracy wzrastają o 30%.

Oczywiście, gdybyśmy mogli podnieść stawki frachtu, to nie byłoby problemu. Klient zapłaci i jedziemy dalej. Jednak sytuacja nie jest taka prosta, bo decydują przede wszystkim firmy logistyczne, spedycyjne, decydują nadawcy. Stawki frachtów są na takim poziomie, że dobra rentowność jest na poziomie 5%. Tej rentowności większość kolegów nie osiąga. Jeżeli płace wzrosną o 30% to będziemy na minusie 25 %. Firma przestanie działać, bo nikt nie będzie dokładał.

Nasze rozmowy z rządem idą w takim kierunku, że chcielibyśmy, aby została zmieniona podstawa naliczania składek na ubezpieczenie społeczne. Nie chcemy żadnych zwolnień ponad miarę, nie chcemy nic państwu zabierać. My po prostu nie chcemy drastycznie więcej płacić, bo gdybyśmy powiedzieli, że chcemy płacić mniej niż dzisiaj, to państwo moglibyście się oburzyć, bo sytuacja budżetowa jest taka, jaka jest. My tylko nie chcemy płacić znacząco więcej.

Czy chcemy wyjątków? Nie chcemy, bo jeżeli spojrzymy na branże, które delegują pracowników na stałe, np. branża budowlana, branża opiekuńcza czy inna, to korzystają z przepisów ministra właściwego ds. rodziny, gdzie podstawa naliczania ubezpieczeń społecznych jest określona według. pewnego algorytmu, którzy powoduje, że płaci się ZUS co najwyżej od średniego wynagrodzenia w przemyśle. To dla nas jest bardzo dużo, bo to jest 5600 zł, ale to jest 5600 zł, a nie 15 tys.

Próbujemy na ten temat rozmawiać z jednym, drugim, trzecim ministerstwem, ale każde mówi, że to nie ono jest od tych spraw. Apeluję, zastosujcie podobne rozwiązania w transporcie. Dlaczego chcecie zarżnąć tę branżę, skoro żadna inna nie osiągnęła takiego sukcesu na rynku europejskim. Nie jesteśmy numerem jeden, ale wykonujemy 25–30% przewozów. Pomóżcie nam. My nie chcemy płacić mniej, ale nie chcemy też płacić znacząco więcej. Pomóżcie nam, to jest nasza prośba pod adresem rządu.

Słyszymy tutaj, że ma być wydzielona podróż służbowa. Ja bym z tym polemizował, bo wyrok TK mówi o podróży służbowej w transporcie międzynarodowym, a nie w transporcie krajowym. W związku z tym, dlaczego mamy w krajówce zabierać te 30 złotych na zupę, które dostaje kierowca, skoro nie wymaga tego TK. Zostawiam to w tym momencie, bo to są już rozważania szczegółowe.

Jaki może być efekt tej całej zabawy? Już w tej chwili każda firma, nawet średnia a nie większa, jeżeli nie ma założonej spółki w Niemczech, to o założeniu takiej spółki myśli. Jest to największy rynek, bo 40% przewozów jest związanych z rynkiem niemieckim. Mówię tutaj o przewozach bilateralnych, przewozach kabotażowych itd. Zważywszy na to, że jak jedziemy na zachód Europy, to przejeżdżamy przez Niemcy, podejrzewam, że nawet 70% przewozów jest związanych z Niemcami. Mając samochody na niemieckim blachach mamy z głowy problemy ze szczegółową kontrolą, z wymaganiami związanymi z taką samą płacą, z Pakietem Mobilności. Mamy dodatkowo handicap w postaci wejścia bezpośredniego na rynek niemiecki. Chcę zwrócić uwagę, że krajowy rynek niemiecki jest równy całemu międzynarodowemu rynkowi europejskiemu. To już się dzieje.

Jest pytanie, czy się państwo zgadzacie z tym, że te firmy, które wyszły z małych firm rodzinnych i osiągnęły pewien potencjał, mają dziś 70–400 pojazdów, przeniosą się do Niemiec. Przeniosą się, bo jeżeli zapłacimy wyższy ZUS, to koszty będziemy mieli takie same jak w Niemczech, a nie będziemy mieli tych wszystkich kłopotów. To jest jedyna rzecz, na którą chciałbym zwrócić uwagę, bo myślę, że w trakcie prac nad tym projektem rządowym będzie mowa o szczegółach.

Teraz chciałbym odnieść się do tych innych kierunków, o których mówił pan dyrektor Oleksiak. Chcę powiedzieć o jednej rzeczy. Wszyscy, jak tu jesteśmy, już chyba półtora roku temu apelowaliśmy, żeby zacząć rozmowy z Chińską Republiką Ludową na temat umowy w zakresie transportu drogowego. Wiem, że są uruchamiane pociągi, bardzo dobrze. Natomiast w tej chwili zapchanie portów Zachodniej Europy, generalnie perturbacje polityczne – wystarczy, że jeden statek zablokuje Kanał Sueski – powodują, że nadawcy, czyli ci, którzy chcą do nas przesłać towary, zainteresowani są także transportem drogowym z Chin do Polski i do innych krajów Unii. Nie wszyscy nasi przewoźnicy są tym zainteresowani. Niektórzy nie wierzą w takie możliwości. Jest jednak część firm, które wyrzucone z zachodu na skutek PM chciałyby wejść w te przewozy drogowe.

Co nam szkodzi próbować. Nie możemy od razu, z góry zakładać, że to nie jest możliwe. Rosja ma już chyba podpisaną taką umowę. Inne państwa bloku radzieckiego też mają podpisane umowy o transporcie drogowym. Czy chcemy oddać potencjalny rynek, żeby te towary przewoziły firmy rosyjskie, białoruskie, ukraińskie? Ja nie mam nic przeciwko kolegom z tych krajów, ale chciałbym mieć możliwość konkurowania z nimi na zasadach rynkowych.

Proszę o pochylenie się nad sprawami związanymi z kosztami pracy, bo to nas po prostu zabije albo zmusi do wyjścia. To nie jest żadna groźba. Przedsiębiorca chce zarabiać, ma jakiś kapitał, jeżeli tutaj koszty zaczynają być zbyt wysokie, a jeszcze dostaje po głowie z powodu innych barier, to powie – skoro jesteśmy w UE, to dlaczego ja mam wykonywać transport drogowy z terenu Polski. Takie były założenia zachodnich polityków – wykonujesz na Zachodzie pracę, to załóż firmę na Zachodzie. Czy w tym momencie chcemy im pomóc?

Ja wielokrotnie dziękowałem europosłom, obecnemu rządowi i panu ministrowi Adamczykowi, i nadal dziękuję, za starania w walce z Pakietem Mobilności. Jednak nie rozumiem jednej rzeczy, zbliża się ostatnia runda, zawodnik jest w pełni sił, może boksować, a trener rzuca ręcznik na ring i poddaje walkę. Proszę, nie poddawajcie się, bo my sobie i tak damy radę, ale nie będziemy już polskimi przedsiębiorcami.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan przewodniczący Piotr Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Mam świadomość tego, że sytuacja jest dość poważna, ale jest ona poważna ze względu na czynniki zewnętrzne. Podzieliłbym je geograficznie na dwie strony. Z jednej trzeba powiedzieć, że jeżeli głównym założeniem UE był swobodny przepływ towarów i usług, to od wdrożenia tych przepisów, począwszy od Francji a skończywszy na Niemczech, ta zasada została zachwiana. To jest podstawowy problem, to o czym mówili moi przedmówcy. Z tym mamy problem, to jest ta kłopotliwa dla nas część. Stała się ona kłopotliwa ze względu na osiągnięcie przez polskich przewoźników dominującej pozycji w Unii, a ona została osiągnięta ciężką pracą. Nie wielkimi marżami, ale ciężką pracą. Nasi przewoźnicy na początku brali prace, których nikt inny nie chciał, a potem robili je szybciej i taniej. Te zmiany w prawodawstwie Francji i Niemiec zostały wdrożone w dużej mierze po to, żeby uderzyć bezpośrednio w polskich przewoźników. Trzeba to szczerze i uczciwie powiedzieć.

Pan Maciej mówił o tym, że ktoś rzuca ręcznik. Nikt ręcznika nie rzuca. Panu prezesowi chyba nie trzeba tłumaczyć tego, że drugą stroną tego, że osiągnęliśmy tę pozycję, jest to, że nie bardzo mamy jak odpowiedzieć, bo taka liczba niemieckich ciężarówek na teren Polski nie wjeżdża. To nie jest taka prosta kwestia.

Chcę jeszcze powiedzieć o elemencie wschodnim, bo tu się sytuacja zmienia i należy dostrzegać ten potencjał, te ładunki, które mogą z szeroko pojętego wschodu do nas płynąć. Jest to kierunek przyszłościowy, którego z całą pewnością nie należy lekceważyć.

W kontekście Chin chcę powiedzieć, że w przywóz towarów z Chin jest przyszłością, ale w tym gronie chyba nie będzie zaskoczeniem, jeżeli powiem, że kluczowy będzie Kazachstan. Granica kazachsko-chińska i ta ilość towarów, ta liczba kontenerów, które przez tę granicę przejeżdżają, jest znacząca. Chcę prosić, dlatego zabrałem głos, przedstawiciela ministra o odpowiedź na piśmie, jak wyglądają rozmowy z Kazachstanem w zakresie naszej współpracy, bo prawda jest taka, że musimy się tam odnaleźć.

Czasami okoliczności zewnętrzne są zagrożeniem, a czasami stwarzają szansę. Jest na przykład sprawa Kanału Sueskiego, gros spedytorów będzie szukało alternatywnych dróg. W sytuacji, którą mamy, chodzi o wykorzystanie naszych przewoźników w tej relacji, żeby uruchomić na kołach drugi Jedwabny Szlak. Jest to na tyle atrakcyjne, że żal byłoby z tego nie skorzystać. Dlatego proszę przedstawicieli ministra, żebyśmy pilnie otrzymali informacje, jak wyglądają nasze rozmowy, nasze relacje z Kazachstanem. Jeżeli ta tendencja się nie zmieni i ta liczba kontenerów będzie generowana przez Chiny i kierowana do Europy, to żal byłoby z tego nie skorzystać.

Kolejna kwestia, która została podniesiona przez panów prezesów, to jest kwestia konsekwencji, które niesie dla polskich przewoźników Pakiet Mobilności. Kiedy tego projektu ustawy możemy się spodziewać? Ja sobie nie wyobrażam, żebyśmy mogli nad nim pracować bez opinii największych organizacji.

Proszę przedstawicieli ministra, żeby zajęli stanowisko w tych dwóch kwestiach.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Głos ma pan przewodniczący Cezary Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mówimy o problemach branży, która jest wiodącą, jeżeli chodzi o polską gospodarkę. O problemach, które już zostały zdefiniowane. Mówiliśmy o tym wielokrotnie na posiedzeniach Komisji, ale w 2018 roku powstał raport opracowany przez PwC, w którym główna teza sprowadzała się do tego, aby administracja, podejmując współpracę z przewoźnikami wypracowała środki zaradcze. Mamy rok 2021.

Trzy lata temu mieliśmy zdefiniowany problem. Nie chcę prowadzić politycznych wywodów, dlaczego nie poradziliśmy sobie w Parlamencie Europejskim, w relacjach z KE. O tym nie chcę mówić, ale chcę mówić o tym, co zostało już zdiagnozowane w 2018 roku, a my dowiadujemy się dziś na posiedzeniu Komisji, że administracja rządowa nie znalazła skutecznego sposobu, aby temu zapobiec, co pan prezes Wroński przedstawił jako czarną perspektywę dla polskiej gospodarki, czyli wychodzenia polskich firm z naszego rynku. Do lutego 2022 roku mamy pół roku. To jest ten czas, w którym nie chodzi o to, żeby bić na alarm, ale żeby znaleźć skuteczne sposoby przeciwdziałania.

Została nakreślona pewna ścieżka i sądzę, że minister infrastruktury – mam nadzieję, że pan dyrektor przekaże mu te sugestie – podejmie w trybie pilnym rozmowy z ministrem Gowinem i wypracują oni rozwiązania, które spowodują, że transport będzie się w Polsce przewoźnikom opłacał. Nie wyobrażam sobie innej sytuacji. Uważam, że rząd nie może do tego dopuścić, żeby polskie firmy wyszły z polskiego rynku.

Zdziwiło mnie, że w referacie pana dyrektora kierunek chiński w ogóle nie został podjęty. Wiemy, jaka masa towarów płynie z tego państwa na cały świat, także do Europy. Wiemy, że jeden kontenerowiec, który przybija do portu w Gdańsku, jest załadowany kilkunastoma tysiącami kontenerów. Wiemy, że możliwości przeładunkowe są praktycznie wyczerpane. Bez dalszych inwestycji w nabrzeża portowe nie będzie możliwości, aby przyjąć ich więcej, a zapotrzebowanie jest.

Jeszcze jedna sprawa, która też dotyczy tej branży, ale ma znaczenie krajowe. Wdrażany jest nowy system poboru opłat – to już dziś nie jest domena ministra infrastruktury – czemu staraliśmy się przeciwdziałać. Minister infrastruktury musi upominać się o branżę przewozów i o to, aby KAS sprostała oczekiwaniom. Nie może być tak, o czym mówiliśmy na posiedzeniach Komisji, że nie ma alternatywy, że albo się ściąga aplikację i włącza w system, albo narusza się prawo, które przewiduje, że będą urządzenia pokładowe, że będzie można zaopatrzyć pojazdy w certyfikowane urządzenia. Dochodzą do nas informacje, że tych urządzeń nie ma, że są niedostępne. Oznacza to, że państwo zastawia pułapkę na swoich przedsiębiorców.

To jest skandal, panie dyrektorze. Nie ma dziś z nami kierownictwa resortu, ale mam nadzieję, że pan przekaże te informacje.

My się dopominamy w imieniu polskich przedsiębiorców, aby nie dokładać im jeszcze dodatkowych kłopotów i utrudnień. Kończę tym apelem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Mirosław Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, myślę, że to jest chyba ostatni moment, w którym możemy porozmawiać i zaapelować do ministerstwa o to, aby się obudziło. Przychylam się do tego, co przed chwilą powiedział pan minister Grabarczyk.

Z pewnym, niezbyt pozytywnym zaskoczeniem wysłuchałem informacji pana dyrektora. Mówię o tym dlatego, że ta dyskusja, którą prowadzimy, trwa już wiele lat. Nie chcę wracać do negocjacji, do tego co tam się działo, do wymiany osób odpowiedzialnych, braku umiejętności przedstawiania argumentów. Tego już nie zmienimy. Mam jednak poczucie, że te lata, które minęły od naszych rozmów, zostały zmarnowane. Mówię to z przykrością. Nie chodzi o to, żeby coś wytykać, bo nie w tym jest rzecz. Pamiętam, że wtedy wszyscy zgadzaliśmy się co do tego, że branżę transportową trzeba wesprzeć. To jest przykład naszego sukcesu osiągniętego ciężka pracą, wyrzeczeniami, bardzo często prowadzeniem firm pod wiatr, który powstaje w sposób naturalny. Jest naturalne, że każdy polityk myśli o ochronie swojego rynku, ale polityka jest też od tego, żeby wspierać przedsiębiorców.

Widocznym znakiem wsparcia jest to, że są przygotowywane takie mechanizmy, które umożliwiają firmom funkcjonowanie, umożliwiają ich rozwój. Te lata, które minęły, to nie tylko rok 2018, bo o tym mówiliśmy znacznie wcześniej. Wydaje się, że te lata zostały zmarnowane. Choćby to, o czym mówili panowie prezesi, o rozwiązaniach związanych z krajowym systemem, czyli np. sposobem rozliczania składek. Przecież można było to dogadać przez ostanie lata i dziś to powinno być już elementem regulacji prawnych, powinno być stosowane, a my dzisiaj rozmawiamy, że taki jest postulat. Mam poczucie, że ten czas został zmarnowany.

Muszę się odnieść jeszcze do jednej rzeczy, chodzi o narrację rządu, który w kontekście gospodarczym mówi o wartościach Unii, jakimi są swoboda przepływu towarów i usług. Ona jest niewiarygodna. Kiedy rząd mówi o wartościach, a są inne wartości, które ten rząd ignoruje, to znaczy, że jest jakiś dysonans w tym postępowaniu. Chcę powiedzieć, że czasem jest tak, że upieranie się przy jakichś wewnętrznych sprawach, które wynikają nie z oczywistych obiektywnych potrzeb, tylko z jakiegoś widzimisię, może przynosić szkody w innych sprawach, np. gospodarczych, bo wtedy jest się niewiarygodnym.

To oczywiście nie jest wina pana dyrektora, ani nawet pana ministra, tylko polityki zagranicznej, jaką prowadzimy. To pokazuje, że jeżeli polityki zagranicznej nie prowadzimy kompleksowo i bardzo szeroko, rozumiejąc świat, w którym funkcjonujemy, co później odbija się na sferze gospodarczej. Mam takie wrażenie, że brak możliwości przekonania partnerów z innych państw UE do tego, że obszar transportu i utrzymanie swobody przepływu jest ważny, też może być efektem wybiórczego traktowania wartości, na których opiera się UE. Na ten temat niestety też brakuje refleksji.

Na pewno zgadzam się co do tego, że należy wspierać naszych przewoźników, również poprzez te działania, które prowadzone są w kraju. W związku z tym trudno nie powiedzieć słowa o tym, że bardzo często jeżdżąc samochodem widzę, że nasi przewoźnicy są kontrolowani przez nasze służby. Te kontrole z reguły są bardzo poprawne i szczegółowe. Natomiast tak się składa, że naszymi drogami jeżdżą też tiry na tureckich numerach rejestracyjnych. Jeszcze nie widziałem, żeby ktoś kontrolował tureckiego tira. To też jest pytanie, w jaki sposób chronimy naszego przewoźnika, nasz rynek, jeżeli nie ma tej właściwej równowagi. To też jest pytanie, czy tak jest, bo ja wiem, że to nie jest obszar, który jest przestrzegany. Może to jest kwestia godzin pracy, albo coś podobnego.

Chcę również wskazać na sytuację poza granicami Unii. Ona rzeczywiście jest ważna, ale mam głębokie przekonanie, że gros naszych firm prowadzi biznes w ramach UE. Tutaj powinien być priorytet. Nasze ościenne państwa są ważne dla przewoźników, którzy funkcjonują w regionach położonych nad granicą wschodnią. Tam również jest bardzo ciężko i dlatego mam pytanie – jakie działania podejmowało ministerstwo z obszarze relacji, np. z Federacją Rosyjską. Wiemy, że kontrole, które są prowadzone przez funkcjonariuszy Federacji Rosyjskiej zmierzają raczej do tego, żeby w ogóle zatrzymać takiego przewoźnika, a nie przeprowadzać kontrolę zgodności wykonywania przewozów z przepisami.

Pytanie – czy ministerstwo podejmuje jakieś działania dotyczące tych relacji?

Kilka lat temu pan minister Adamczyk mówił o kierunku irańskim. Mówił to w kontekście tworzenia połączeń drogowych na Ścianie Wschodniej. Pytanie – czy ministerstwo podejmowało jakiekolwiek działania dotyczące możliwości dokonywania przewozów na południe Europy? Chodzi też o rejony tureckie i dalsze, np. irańskie.

Najważniejsze jest jednak pytanie – jakie konkretne rozwiązania ministerstwo proponowało w ramach dyskusji w łonie rządu, ukierunkowane na wsparcie branży transportowej w związku z wdrożeniem Pakietu Mobilności? Proszę o konkretną odpowiedź.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Głos ma pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, trochę mnie ta dyskusja rozczarowuje, bo, przynajmniej ze strony państwa posłów, są to tylko gorzkie żale. Powiedzmy sobie trzeźwo i jasno oceniając sytuację, że my na forum europejskim nie mamy czystych warunków gry. Pan poseł, mój przedmówca, mówił o wartościach europejskich. Podstawową taką wartością w gospodarce jest swoboda przepływu osób, kapitału itd. Gdy się okazuje, że polskie firmy doskonale sobie radzą z europejską konkurencją, to mamy Pakiet Mobilności i narzucenie worka kamieni na plecy polskich przedsiębiorców. Nasuwa się jedno pytanie – ile razy posłowie opozycji wsparli polski rząd ciężko walczący na forum w Brukseli o równe warunki konkurowania? Czy kiedykolwiek się zdarzyło, że opozycja wsparła rząd w tej dziedzinie? To jest jeden z bólów i proszę z tego wyciągnąć wnioski.

Druga kwestia. Gdy się okazało, że jedno nie wystarczy, to dowalają następny ciężar na polskie firmy. Co jest, z mojego punktu widzenia, po prostu skandalem. Równość działalności gospodarczej wydawała się kamieniem węgielnym UE.

Skoro państwo postulujecie, żeby ułatwić, skoro nie można wliczyć tych diet do wynagrodzenia, żeby ułatwić kwestie podatkowe – to jak daleko rząd może się posunąć. To jest moje pytanie. Nie można zrobić osobnego systemu naliczania tylko dla firm transportowych, bo zaraz będzie zarzut, że firmy budowlane i inne nie są równo traktowane. Mam pytanie do pana dyrektora – czy były rozważane jakieś postulaty przedsiębiorców w tym zakresie? Jak daleko rząd może się posunąć, żeby ustalić specjalne warunki dla firm przewozowych? Przecież każdy kto patrzy na polską gospodarkę widzi, że firmy transportowe to jest wielkie dobro. Jest to bardzo duży dział gospodarki i trzeba go wspierać.

Powiem tak, że trzeba brać przykład z naszych sąsiadów z Zachodu. Słyszymy o takich sytuacjach, że jednego dnia pani kanclerz Merkel rozmawia z niemieckim przemysłem samochodowym, a następnego dnia zaczyna się akcja w brukselskiej administracji. Weźmy przykład z tych sąsiadów, którzy nie mają zahamowań i walczmy o nasze interesy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Krajewski, bardzo proszę.

Poseł Stefan Krajewski (KP):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeżeli pani poseł mówi o tym, że posłowie opozycji nie wspierali, to trzeba przypomnieć, że to polski rząd skapitulował. Nie wysłał ekspertów, nie rozmawiał na forum europejskim, a później dopiero skarżył to przed TSUE. Żeby była współpraca, to wcześniej trzeba rozmawiać z opozycją i walczyć. Wy potraficie tylko przewoźników i przedsiębiorców doić z pieniędzy. Nałożyć kary, szukać nieprawidłowości tam, gdzie ich nie ma, natomiast tam, gdzie ich trzeba wspierać, to tego wsparcia od polskiego rządu nie ma i przewoźnicy są zostawieni sami sobie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan Tomasz Ziaja, proszę bardzo.

Przewodniczący Rady Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja” Tomasz Ziaja:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nie będę się wdawał w politykę, bo nie jestem do tego powołany. Słucham wywodów nas wszystkich i patrzę na uczestników tej konferencji oraz wielu innych spotkań, między innymi na forum KAS.

Z tego co pamiętam, pobór opłat jest od 2011 roku. W 2019 roku miał być zmieniony operator, ale skończyło się falstartem i wprowadzono dwuletni okres przejściowy. Spotykamy się od dwóch lat, nawet w czasach pandemii, z KAS i tłumaczymy, że rozwiązania, które oni proponują są do bani – jak mówili bohaterowie filmów Bareji.

Chociażby to, że do tej pory nie mamy urządzeń, które będą używane do poboru opłat. System miał wejść 1 czerwca, ale dzięki naszym staraniom i temu, że Krajowa Administracja Skarbowa przespała sprawę, zostało to przedłużone do 30 września. Z tego co wiem, 30 września także nie będzie tych urządzeń. Dzisiaj usłyszeliśmy, że w ruchu międzynarodowym jest 275 tys. pojazdów. W ruchu krajowym jest pewnie trzy razy więcej, czyli około 1 mln pojazdów. Żeby to zadziałało 30 września potrzebujemy około 1,5 mln urządzeń, a mamy zero.

Na posiedzeniach naszych wspólnych zespołów wielokrotnie zgłaszaliśmy, że chcielibyśmy zobaczyć i usłyszeć co jest. Okazało się, że mają to produkować dwie firmy, ale nie odpowiedziano nam, czy już coś zrobiły.

Na siłę uszczęśliwiono nas mobilną aplikacją. Teraz proszę sobie wyobrazić, że tej mobilnej aplikacji będą używali kierowcy, którzy, dobrze że znają przepisy ruchu drogowego i przepisy, których wymaga się od nich poza granicami kraju. Po drugie, jeżeli taki telefon będzie działał przez cały czas, to po 4 miesiącach trzeba go będzie wyrzucić. Nie mówiąc już o tym, że są jeszcze przewoźnicy zagraniczni, którzy też będą chcieli korzystać z tych urządzeń. Po trzecie, od 1 grudnia tego roku zostanie zlikwidowana część bramek na autostradach i również trzeba będzie mieć te urządzenia dla pojazdów osobowych. To oznacza kolejną liczbę tych urządzeń, około 28 milionów. Skąd my to weźmiemy? Kto to wyprodukuje?

Po czwarte, kiedy w czasie naszych rozmów próbowaliśmy nakłonić operatora, żeby w przypadku nieuiszczenia na trasie opłaty nie było to karane, to nic z tego nie wyszło. Chodziło o to, żeby wzorem krajów zachodnich, jak Niemcy, Austria, Francja, przewoźnik dostawał zawiadomienie o nieuiszczeniu opłaty i miał 5–7 dni, żeby to zapłacić. U nas jest tak, że to ja mam się dowiedzieć, czy zapłaciłem. Proszę sobie wyobrazić przewoźnika, który ma 100–300 aut. On musi cały sztab ludzi powołać tylko do tego, żeby sprawdzali, czy te pojazdy zapłaciły, czy nie zapłaciły. On ma się sam ukarać, a jak tego nie zrobi, to od razu będzie naliczana większa kara. Czy my mamy państwo przyjazne, czy represyjne?

Wielokrotnie to było zgłaszane, ale jako argument było podawane, że na aplikacji pracownik przejechał i u niego to działało. On jechał 300 km jeden, jedyny przez jeden dzień. Proszę sobie wyobrazić, że to będzie około 1 mln pojazdów, które codziennie będą się przemieszczały z punktu A do punktu B. Gdzie tu jest sens, gdzie logika?

Nasuwa mi się powiedzenie „gadał dziad do obrazu z obraz doń ani razu”.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan Piotr Litwiński, proszę bardzo.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, podpisuję się pod tym wszystkim, co powiedzieli moi koledzy. W zasadzie nie ma już co dodawać. Można tylko dodać, że jedziemy pochylnią w dół bez hamulców. Nie trzeba być prorokiem, żeby powiedzieć, że to jest koniec polskiego transportu. Ci, którzy o tym teraz decydowali będą grabarzami polskiego transportu. Nie da się tak żyć.

Kolega Wroński powiedział o 5% rentowności. Proszę mi pokazać taką firmę, która ma 5%, bo ja takiej nie znam. Jeżeli ktoś ma jakąkolwiek rentowność, to tylko dlatego, że prowadzi obok transportu drugą działalność. Wtedy z tej działalności ma czym pokrywać straty w transporcie.

Jak ten transport był budowany? Zaczynało się od kierowcy, który kiedyś sam pracował, od jednego auta, a później następne i następne. To jest jak dziecko matki, a dziecko matki jest zawsze chronione. My chronimy ten transport jak matka dziecko, które jedno jest lepsze a drugie gorsze, jedno bardziej sprawne, drugie mniej sprawne, ale każde jest

kochane. Myśmy sobie sami ten transport zrobili i dlatego go kochamy. Liczymy zawsze, że może będzie lepiej, ale tak dłużej liczyć się już nie da.

Dziękuję panom posłom, panu Grabarczykowi i panu Suchoniowi, za realną ocenę sytuacji. Dziękuję wszystkim.

Przegrana w TSUE. Jak się rozmawia z prawnikiem, to on mówi: jestem dziad, ale jakbym tam pojechał, to bym wygrał. To była oczywista sprawa. Jak można było to przegrać? Ile rzeczy można źle zrobić? Ludzie są różni, jeden potrafi wygrać, a drugi potrafi przegrywać. Wszyscy wiemy o co tam chodzi.

Jeżeli chodzi o urządzenia i aplikację, to kierowcy dzwonią i mówią, że oni się zwolnią, bo nie będą korzystali z aplikacji na telefon, a kierowców mamy bardzo mało. On ma trzymać kierownicę i patrzeć do przodu, a nie szukać w aplikacji, kiedy wjedzie na drogę płatną. Przepisy ruchu drogowego jasno mówią, że kierowca nie powinien się zajmować innymi sprawami, kiedy prowadzi samochód. Nie ma takiego państwa w Europie, żeby te urządzenia nie były dostępne. Tylko w Polsce jest aplikacja, to jest dla nas niedopuszczalne.

Może pani poseł się denerwować, ale my już nie mamy innego wyjścia i musimy się z tego rynko pomału zwijać.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan Piotr Mikiel, proszę bardzo.

Dyrektor departamentu ZMPD Piotr Mikiel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dziś była okazja porozmawiania o wielu problemach, z którymi zmaga się branża transportowa. Także o pewnych oczekiwaniach, jakie związane są z dalszym funkcjonowaniem branży transportowej. Chciałbym też wyraźnie zasygnalizować, że musimy koncentrować się na działaniach krótkofalowych.

Dziś jednym z najważniejszych problemów, przed którymi stoi branża transportowa, jest kwestia wynagrodzeń kierowców. To sobie trzeba jasno powiedzieć. Jutro mija rok od uchwalenia Pakietu Mobilności. Do tej pory nie ma rozwiązań przygotowanych przez rząd, z którymi moglibyśmy się zmierzyć. Mamy nadzieję, to powiedziała pani poseł Paluch, że rząd przedstawiając nam pewne propozycje przeanalizuje także możliwości finansowe wsparcia branży transportowej. Żeby to, co otrzymamy, nie było tylko zapisem legislacyjnym, że uchyla się wypłatę diet i ryczałtów.

Mając na uwadze to, że kwestia wynagradzania kierowców jest dla nas tak ważna, dziwi nas to, że nie mamy odpowiedzi, a do ministra infrastruktury zwracaliśmy się już w ubiegłym roku, gdyż wśród różnych zagadnień związanych z Pakietem Mobilności ten element jest priorytetem. Branża będzie musiała się do tego przygotować. Tego nie sposób zrobić z dnia na dzień.

Oczywiście sankcje za niestosowanie pewnych przepisów można wprowadzić z dnia na dzień. Natomiast co do wynagrodzeń, to trzeba przygotować regulaminy płac, trzeba przygotować firmę do nowej sytuacji, w której będzie musiała funkcjonować. Postulowaliśmy o to, żeby wydzielić kwestię wynagrodzeń, bo jeżeli wszystkie kwestie związane z Pakietem Mobilności będą w jednym akcie prawnym, to prace będą się przedłużały. Dziś jesteśmy tego świadkami, do tej pory tego nie ma.

Jeżeli chodzi o delegowanie kierowców na terenie kraju, mówił o tym pan dyrektor, to jest to sprawa ważna, ale dla nas drugorzędna. Dla nas najważniejsze jest to, żebyśmy wiedzieli, jakie będą koszty funkcjonowania firm transportowych w przyszłym roku. Dlatego chcemy dziś o tym mówić i na ten aspekt zwrócić państwa uwagę.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Nie ma więcej zgłoszeń. Zamykam dyskusję i proszę pana dyrektora o ustosunkowanie się do tych wszystkich pytań i problemów.

Pragnę państwa poinformować, że ze względu na wagę tematu, mam propozycję, że zwołam kolejne posiedzenie, już z udziałem ministra, będziemy kontynuowali i bardziej wnikliwie analizowali poszczególne problemy.

Pan dyrektor Oleksiak, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Bogdan Oleksiak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dziękuję za pytania od przedstawicieli branży i państwa posłów.

Zacznę od opłat drogowych. Jeżeli chodzi o opłaty, to były w ministerstwie dyskusje na ten temat. Sprawa jest bardzo żywiołowo i dynamicznie rozpatrywana. Nie chcę odnosić się do proponowanych rozwiązań. Myślę, że tę sprawę omówimy na kolejnym posiedzeniu.

Jeśli chodzi o pytania pana posła Suchonia na temat kontroli prowadzonych na drogach. Otrzymałem w międzyczasie informację, że 49% wśród kontroli na drodze prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego to kontrole samochodów zagranicznych z różnych państw, czyli prawie połowa. Ta proporcja jest utrzymywana w stosunku do przewoźników krajowych. Chodzi o to, żeby zachować konkurencyjność pomiędzy firmami.

Jeżeli chodzi o sprawę Rosji i pytanie, czy były prowadzone jakieś rozmowy i negocjacje w sprawach zatrzymań polskich przedsiębiorców i pojazdów na terenie Rosji. Oczywiście, że tak. MI bierze udział, wspólnie z przewoźnikami, w takich działaniach. W ramach istniejącej Komisji Mieszanej została powołana specjalna grupa do spraw trudnych pomiędzy Polską i Rosją. Wiele spraw jest rozstrzyganych.

Oczywiście ciągle docierają do nas sprawy nowe. Problem polega na tym, że często przewoźnicy Polscy nie dysponują dokumentacją, która byłaby możliwa do omówienia podczas takich spotkań. Te sprawy, które wypływają, są omawiane i wyjaśniane przez obie strony. Dotyczy to spraw rosyjskich w Polsce i polskich na terenie Rosji.

Jeżeli chodzi o Turcję i pytanie, czy mamy umowy z Turcją i Iranem. Oczywiście mamy. Z Turcją były negocjowane kontyngenty na przewozy. Obserwujemy sytuację. W stosunku do innych państw, przez które trzeba przejechać do Turcji, z Iranem mamy umowę, bo tam jest system bez zezwoleń. Każda liczba jest możliwa, natomiast sytuacja polityczna jest czasem utrudnieniem dla polskich przewoźników.

Jeżeli chodzi o Chiny, to badaliśmy sytuację i tylko 1% przewoźników polskich, których jest 38 tys., zainteresowanych jest Chinami. Z uwagi na odległość i konieczność przejazdu przez inne państwa, np. przez Rosję, sprawa jest delikatna. Przejazd do Chin powoduje, że Rosja ma możliwość negocjowania większych kontyngentów, aby dojechać do Europy. Dlatego jako państwo musimy ważyć, czy to się nam opłaca przy potencjale finansowym jakim dysponują Chiny. Przewozy kolejowe są wzmacniane, bo nie wymagają tylu osób. Te przewozy też są uregulowane. Jeżeli chodzi o przewozy ciężarówkami do Chin, to rozmowy z MSZ trwają. Natomiast środowisko jest podzielone, bo niektórzy twierdzą, że taką umowę trzeba negocjować, a inni uważają, że jest to sprawa drugorzędna.

Jeśli chodzi o sprawę najważniejszą, czyli płace kierowców i Pakiet Mobilności, to jak już powiedziałem, została przygotowana ustawa i propozycja. Pamiętajmy, że sprawa płac, tak jak powiedzieli sami przedstawiciele przewoźników, dotyczy nie tylko przedsiębiorców, ale i pracowników. Sprawa jest delikatna i już kilka lat temu były podejmowane próby, żeby wszyscy usiedli przy stole i spróbowali wypracować kompromis w tym zakresie, czyli odpowiedzieli, jak realnie powinna wyglądać płaca kierowców. Jednak w tym czasie nie było możliwe wypracowanie kompromisu, ponieważ pracownicy chcą, aby były im wypłacane wszystkie zapisane w Kodeksie pracy składki. Muszę powiedzieć, że sami byliśmy tym zaskoczeni jako przedstawiciele MI, a zostały też poproszone Ministerstwo Finansów i Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej.

Dyskusja była bardzo burzliwa. Ustalono wtedy, że czekamy na wynik negocjacji związanych z Pakietem Mobilności, ponieważ przedsiębiorcy już wówczas twierdzili, że będzie to bardzo niekorzystne dla rynku transportu drogowego. Oczywiście należy się z tym zgodzić, ale kompromisu wówczas nie było. Dlatego ustaliliśmy, że samodzielnie prowadzimy negocjacje tylko z jedną stroną, czyli z przedsiębiorcami, którzy są zainteresowani tym, żeby być konkurencyjnymi. Chodziło o to, żeby rozwiązania finansowe i podejście do firm było bardziej biznesowe.

W tym momencie mamy regulacje dotyczące Pakietu Mobilności i należy położyć na stole jakąś propozycję kompromisową, żeby można było o tym dyskutować. Dlatego też MI, biorąc pod uwagę różne uwarunkowania, przedkłada projekt ustawy. Pamiętajmy o tym, że 10 lat temu do ustawy o czasie pracy kierowców wprowadzono regulacje umożliwiające wypłatę pracownikom, czyli kierowcom, płacy minimalnej, a pozostała część kwoty miała być wypłacana w postaci diet i ryczałtów.

TK w 2016 roku wyraźnie powiedział, że nie powinno być dwóch prędkości, jedna w ustawie o czasie pracy kierowców, która mówi o systemie wynagradzania kierowców, a druga w ustawie – Kodeks pracy. Biorąc pod uwagę te wszystkie uwarunkowania i to, że część środowiska przedsiębiorców zaakceptowało ten model, inna część przedsiębiorców zaskarżyła tę regulację do TK.

Biorąc pod uwagę te wszystkie uwarunkowania należy się zgodzić z przedsiębiorcami, że system powinien być taki, żeby nie utracili konkurencyjności. Zasada jest taka, pracownik chce zarobić jak najwięcej, chce mieć zabezpieczenie socjalne w postaci składek, a pracodawca chce zapłacić jak najmniej. Zawsze tak było i w każdej firmie tak jest.

Natomiast MI uznało, że trzeba przedłożyć projekt do szerokich konsultacji społecznych i międzyresortowych, aby wypracować jak najlepsze rozwiązania. Tak też zrobiło. Najpierw mamy wczorajszą akceptację KERM, dziś postaramy się uzyskać wpis, który da możliwość dalszych prac legislacyjnych. Natomiast nie mogę się zgodzić z taką opinią, że damy projekt na 3 dni i nie będzie czasu na wypracowanie należytych rozwiązań. Jest sprawą oczywistą dla nas, że damy go do szerokich konsultacji społecznych i będziemy czekali na państwa opinie i, przede wszystkim, propozycje rozwiązań w tym zakresie, ponieważ jest to bardzo ważny projekt dla rynku transportu drogowego, który jest ważnym elementem gospodarki.

Nikt nie chce niczego ukrywać, ani przed środowiskiem, ani przed związkami zawodowymi, ani przed jakimiś propozycjami, które do nas spłyną. Wydaje się, że jest to na tyle ważna konstrukcja i bardzo trudny projekt, że każdy będzie mógł wziąć udział w tym procesie legislacyjnym.

To tyle, jeżeli chodzi o sprawy, które były poruszone. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Do dyskusji wrócimy na kolejnym posiedzeniu. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.